

Решение транспортных проблем в мегаполисах

Завальный А.В. , Анощенко Н.В., Харьковская национальная академия городского хозяйства

Одной из основных транспортных проблем Харькова на сегодня является отсутствие единой и эффективно работающей системы парковок. За последние 4 года количество автомобилей на дорогах города заметно увеличилось (по сравнению с 2006 годом уровень автомобилизации увеличился со 180 до 270 автомобилей на 1000 жителей) , что привело к тому, что те существующие места хранения автомобилей и карманы вдоль дорог переполнены и неспособны вместить требуемое количество автомобилей. Существующая радиально- кольцевая структура улично-дорожной сети (УДС) города не рассчитана на рост автомобилизации и способствует усугублению проблемы парковок в центральной части города. УДС центра загружена настолько, что припаркованные автомобили вдоль тротуаров полностью блокируют работу одной полосы движения и могут вызвать затор на всей улице.

Многие мегаполисы мира сталкивались с аналогичной проблемой. Чему можно поучиться у них?

Так, к примеру, Стокгольм - также столкнулся с подобной проблемой. Для ее решения администрация города запустила три ключевых проекта: ограничение въезда в центр города на индивидуальном автотранспорте, развитие системы общественного транспорта и строительство системы парковок на периферии центра. В результате этой инициативы с января по август 2006 года общественным транспортом стало пользоваться дополнительно 40000 человек в день, а автомобилей, не въезжающих в центр города и оставленных в предусмотренных паркингах, увеличилось на 25%. В городе за счет этого удалось перераспределить плотность транспортных потоков и снизить загруженность магистралей в часы пик .

Эффективной реализацией транспортной стратегии можно назвать Сингапур, где, в сотрудничестве с компанией IBM были внедрены различные элементы интеллектуальной транспортной системы - в частности системы транспортного моделирования и статистического анализа дорожной ситуации, которые весьма эффективно работают совместно с системой парковок.

Крупные города США, ФРГ, Франции, Швейцарии выход из подобной проблемы нашли посредством организации, довольно актуальных сегодня, перехватывающих парковок (ПП). Всего ПП сегодня располагают более 60 крупных городов, свыше 20 стран мира. Международным союзом общественного транспорта (МСОТ) организация стоянок по принципу «P+R» признана как одна из эффективных мер, способствующих упорядочению использования личного транспорта в городах. Часто ПП устраиваются на станциях рельсовых дорог (Бостон,

Чикаго, Гамбург, Глазго, Лондон, Милан, Стокгольм, Торонто, Париж и др.). В Будапеште, Хельсинки, Риме, Мюнхене, Брюсселе система «P+R» применяется в сочетании с метрополитеном, в Гетеборге и Марселе - с трамвайными и автобусными линиями. В ряде городов эта система действует не постоянно, а «включается» только с увеличением транспортных потоков - например, в предпраздничные дни (Дортмунд, Штутгарт, Бремен, Нюрнберг и др.) .

Правительство Германии борется с брошенными автомобилями, создающими пробки в центрах городов и просто на узких улицах с последовательностью и настойчивостью, которыми так славятся немцы. Первая четырехлетняя программа, которая так прямо и называлась Anti-Stau-Programm, действовала с 1999-го по 2002 год и была успешно выполнена. Она заключалась в том, что четырехполосные автобаны с нагрузкой более 65 тысяч автомобилей в день расширялись до шести полос. Автобаны с интенсивными потоками грузового транспорта оснастились дополнительными стоянками, увеличилось число и расширилась площадь карманов на случай аварийных остановок. Вторая, уже пятилетняя (до 2007 года) программа предусматривала меры, которые призваны были перераспределить и упорядочить транспортные потоки, избавив немцев от проблем, связанных с парковкой .

Проанализировав сегодняшнюю ситуацию, становится понятным, что к решению данной проблемы необходимо подходить комплексно, создавая единую систему парковок, которая будет полностью удовлетворять транспортные потребности автомобилистов по всей территории города. Попросту говоря, система должна быть эффективной и приемлемой для общества.

Предложенные методы вполне приемлемы и для Харькова и могут решить ряд проблем связанных с транспортом:

- парковки «P+R», размещенные вблизи станций метрополитена и на периферии центра позволят разгрузить исторически сложившуюся УДС, уменьшить количество въезжающих автомобилей, а также улучшить экологическую обстановку в центральной части города;
- подземные паркинги вблизи торгово-развлекательных и культурных центров не только решат проблему припаркованных автомобилей данных объектов, но и снимут нагрузки с прилегающих районов;
- транспортное моделирование УДС, а особенно на проблемных участках, создаст системный подход к анализу всей транспортной ситуации и транспортных потребностей для всех видов транспорта города;
- борьба с автотранспортом, припаркованным вдоль проезжей части, особенно на магистральных дорогах, при помощи запретительных или административных методов позволит снизить нагрузку на УДС, повысит ее пропускную способность, а

также снизит вероятность дорожно-транспортных происшествий,
связанных с нарушением парковки